

# MATELOTS ET SOLDATS DES VAISSEAUX DU ROI

## (DÉPARTEMENT DE ROCHEFORT, 1691-1697)

PAR

MARIE-THÉRÈSE DE MARTEL

Licenciée ès lettres

---

### PREMIÈRE PARTIE

#### GENS DE MER ET SOLDATS DES COMPAGNIES FRANCHES

(CADRES, PRÉSENTATION, ORGANISATION ET PROBLÈMES.)

---

### CHAPITRE PREMIER

#### ESSAI DE DÉLIMITATION GÉOGRAPHIQUE.

Le règlement du 3 décembre 1726 divise, pour le recrutement des gens de mer, l'intendance de Rochefort en cinq départements, eux-mêmes subdivisés en plusieurs quartiers : 1) *département de Guyenne* (quartiers de Bordeaux, Marmande, Libourne, Blaye, La Teste-de-Buch et Toulouse) ; 2) *département de la rivière de Charente* (quartiers de Saintes et de Rochefort) ; 3) *département de Marennes* (quartiers de Marennes, Royan et île d'Oléron) ; 4) *département de La Rochelle* (quartiers de La Rochelle et de l'île de Ré) ; 5) *département du Bas-Poitou* (quartiers des Sables-d'Olonne et de l'île d'Yeu).

Le *département de Bayonne* (quartiers de Bayonne et de Saint-Jean-de-Luz) est rattaché à ces circonscriptions et recrute, en principe, pour Rochefort. A l'époque envisagée, une réforme géographique et administrative est réalisée par l'intendant Arnoul, en 1692 et 1693. Les grandes limites sont sensiblement les mêmes qu'en 1726. Mais le département de Bayonne est nettement compris dans l'intendance de Rochefort. Et la circonscription de Toulouse, qui vient de s'organiser, est beaucoup plus vaste et forme, à elle seule, un département.

---

### CHAPITRE II

#### LE PERSONNEL DE DIRECTION.

*Louis de Pontchartrain* offre l'image d'un parlementaire intelligent, de

bonne volonté et suffisamment consciencieux et humain, mais qui n'eut jamais de goût pour la marine. Il eut à subir le désastre de La Hougue, causé en partie par sa faute, et se heurta à la lassitude croissante du roi pour tout ce qui touchait la mer.

*Jérôme de Pontchartrain*, son fils, prend un bon départ. Pendant ses voyages d'étude à Brest, à Rochefort et en Provence, il observe beaucoup et de nombreuses mesures sont prises d'après ses rapports. Son influence se marque de plus en plus à la fin du ministère de son père, qui lui laisse le champ libre en 1699. Son comportement, souvent détestable, ne doit pas faire oublier le réel souci qu'il eut de soulager, autant qu'il put, les plus déshérités du monde maritime.

*L'intendant Bégon* est une figure exceptionnelle par sa hauteur morale, l'ampleur et la souplesse de son intelligence, l'immensité de son champ d'activité et des services rendus dans un esprit de désintéressement total. Il a le plus grand souci de ses subordonnés et sait vivre en bonne intelligence avec les officiers. Son rôle dans le département est primordial et, quoiqu'il soit mal en cour auprès de Pontchartrain, celui-ci écoute volontiers ses avis, qu'il sollicite d'ailleurs fréquemment.

*L'intendant Arnoul*, dont le rôle fut moindre, se distingue par un sens des hommes qui trouve occasion de se manifester envers les matelots qu'il est chargé d'inspecter. Mis un instant en vedette par sa réforme de 1692 et de 1693, il n'apparaît plus ensuite, dans la vie maritime du Poitou, que rarement.

*Le duc de Gramont*, gascon à la physionomie sympathique et au langage savoureux, cherche toujours à s'employer dans un service que Louis XIV borne volontiers aux limites de son gouvernement de Bayonne. Il s'emploie activement aux levées des matelots basques qui sont soumis à un régime particulier et qui ont en lui une confiance absolue.

## CHAPITRE III

### LE PERSONNEL PRÉPOSÉ AUX CLASSES.

Ce personnel est composé de commissaires ordinaires de marine et, sous eux, d'« écrivains », qu'on appelle fréquemment « commis ». C'est un personnel dans l'ensemble très au fait de ce qu'on attend de lui et de très bon service. Ce sont : Hocquart aux Sables ; Massiot à La Rochelle ; Racine à Marennes ; Pointel à Rochefort, qui fut révoqué et remplacé par de Rhodon ; Lombard à Bordeaux, très secondé par Mithon, son commis de Libourne ; Morel à Toulouse, qui montre beaucoup d'activité pour organiser un immense département qui servira peu ; La Boulaye, à Bayonne, a un rôle un peu spécial, à cause de son éloignement dans un pays difficile. Il est actif et particulièrement adroit. Nommé inspecteur de la Marine à la fin de la guerre, il fut remplacé par Argout.

## CHAPITRE IV

## GENS DE MER SUJETS AUX CLASSES.

*Matelots et officiers-mariniers.* — Les matelots du département des Sables sont presque tous terre-neuviers. Ils fournissent assez activement aux armements de Rochefort. Ceux de La Rochelle, dont le département est très petit, ainsi que ceux du département de Rochefort, fournissent non seulement aux armements généraux, mais aussi à tous les imprévus et aux colonies. Le département de Marennes a les meilleurs matelots du royaume. Parmi eux, une très forte proportion d'officiers marins et beaucoup de petits patrons ou maîtres de barques, qu'on apprécie moins, mais qu'on ne se fait pas faute de prendre au besoin. Le département de Bordeaux, immense, a beaucoup de matelots, mais, en général, on les apprécie peu. Ceux du département de Toulouse n'ont pas le zèle de leur commissaire pour le service, et, d'ailleurs, à Rochefort, on se passe volontiers d'eux, car il en coûte fort cher pour les faire venir. Les Basques ne sont pas officiellement classés, mais sont levés à tour de rôle par les bayles et jurats de leurs communautés. Ils ont bonne volonté de servir le roi, mais autant que possible chez eux, et pas aux dépens de leurs pêches. Les premières années du ministère de Pontchartrain, ils arment activement en course contre les Espagnols.

*Ouvriers.* — Les ouvriers sont surtout des charpentiers, qui font preuve dans la construction des navires de plus de fantaisie que de rigueur.

## CHAPITRE V

## LA QUESTION PROTESTANTE.

Moins épineuse que dans les années qui suivirent immédiatement la révocation de l'édit de Nantes, la question protestante demeure grave. Le roi, sans transiger sur les grandes lignes de la conduite qu'il s'est fixée, et qu'il gardera toujours, fait preuve, dans le détail, d'un certain souci de conciliation, que Pontchartrain partage totalement. Bégon opte pour la voie de la charité et de la sagesse, mais considère comme un devoir de favoriser, autant qu'il le peut, les conversions par des moyens dépourvus de violence, surtout par les petites écoles, nombreuses en Aunis et en Saintonge, où presque tous les gens de mer sont protestants. Ceux-ci émigrent sans bruit, mais sans discontinuer. Les matelots de Saintonge qui ont passé à l'étranger et qui sont pris par des corsaires font généralement abjuration. Moyennant quoi, ils retrouvent immédiatement leur place dans le royaume.

## CHAPITRE VI

## LES SOLDATS DES COMPAGNIES FRANCHES.

Les compagnies franches sont une création de Pontchartrain, en dé-

cembre 1690. Plusieurs règlements généraux sont rendus pour leur organisation (notamment ceux de 1691 et de 1695). Le roi constitue cent compagnies de cent hommes chacune. Lorsqu'elles sont à terre, elles logent à Rochefort même, où elles sont en caserne, et contribuent à la garde du port, ou bien elles vont en quartier dans les villes voisines. Leur turbulence, tant à Rochefort qu'ailleurs, suscite beaucoup de plaintes. En 1693, un inspecteur, M. de Chaulnes, fut spécialement affecté au département de Rochefort : il devait s'occuper de tout ce qui regardait les soldats. Ceux-ci sont, à cette époque, bien formés à leur métier militaire. L'uniforme est imposé en 1695. Le soldat le paye sur sa solde.

## CHAPITRE VII

### BOMBARDIERS ET APPRENTIS CANONNIERS.

Une compagnie de cinquante bombardiers fut établie à Rochefort en 1694 (deux existaient déjà à Brest et à Toulon) et confiée à M. de Grandpré, major d'artillerie. Des détachements furent faits ensuite chaque année pour servir les mortiers de la garde-côte. Une compagnie d'apprentis canonnières existe aussi dans le port. La coutume est qu'ils partagent leur temps entre l'école et les ateliers de l'arsenal, où ils sont employés comme journaliers.

---

## DEUXIÈME PARTIE

### LE SERVICE

#### SES ASPECTS, SES RISQUES ET SES COMPENSATIONS.

---

## CHAPITRE PREMIER

### LES ARMEMENTS.

*Avant la réforme d'Arnoul.* — Les armements de 1691 (marqués par des envois inutiles, mais considérables, de secours en Irlande) et de 1692, entrepris pour opérer une descente en Angleterre et y rétablir Jacques II, nécessitèrent d'immenses préparatifs. Tous les hommes valides des départements durent se rendre à Rochefort, où devaient aussi les rejoindre des Provençaux. Mais ces armements s'accomplirent dans une grande confusion.

*La réforme d'Arnoul.* — Outre la réorganisation des quartiers, la réforme d'Arnoul porte sur tout un ensemble relatif aux classes dont les principaux aspects sont :

Levées des équipages. Arnoul répartit, autant que les besoins du service pourraient le permettre, les gens de mer en trois classes. Leur

conduite au port sera désormais assurée par des officiers des classes.

Ils seront répartis sur les vaisseaux non plus par paroisses, mais par payes, ce qui équilibrera les valeurs.

Les capitaines fixeront eux-mêmes les soldes, au retour des campagnes, selon le mérite de chacun. Ces réformes semblent avoir eu début d'application.

Augmentation des gens de mer, par l'enrôlement des mousses, des novices et, surtout, des bateliers des rivières.

Contrôle des différentes parties du service des classes par tout un système de rôles et de registres, trop compliqué pour être longtemps suivi.

*Après la réforme d'Arnoul.* — L'armement de 1693, qui recruta les escadres avec lesquelles Tourville triompha à Lagos des Anglo-Hollandais, mit la réforme à exécution et fut un succès sur les années précédentes, quoique les équipages fussent de qualité inférieure.

En 1694, le roi ne fait pas de grand armement. Pour ménager la confiance du public, on procède, au début de l'année, à une levée fictive.

Un armement en course, commandé par M. de Saint-Clair, avec des équipages basques et malouins, fut envoyé officiellement à l'atterrage de Terre-Neuve, pour faire des prises sur les vaisseaux anglo-hollandais. C'est désormais l'essor de la course, mise à l'honneur et réglementée par les Pontchartrain. Le roi y contribue souvent en fournissant ses vaisseaux, ses munitions, ses officiers et ses équipages, suivant des modalités fixées par le règlement du 5 décembre 1691.

A la fin de 1695, une immense levée d'hommes pour Toulon (on pensait de nouveau à un rétablissement de Jacques II pour l'année suivante, et presque tous les vaisseaux étaient désarmés en Levant) eut lieu sur les côtes de Ponant, depuis Vannes et Nantes jusqu'à Bayonne. Malgré les difficultés causées par le temps rigoureux, cette levée se fit, dans l'ensemble, avec beaucoup d'ordre. Des officiers allèrent seconder les commis des classes dans les quartiers et ramenèrent les détachements d'hommes en relais successifs jusqu'à Bordeaux. De là, ils furent envoyés à Toulon par le canal de Languedoc.

Au début de 1695, Nesmond avait par ordre du roi armé à Rochefort une escadre de cinq vaisseaux pour tâcher de surprendre la flotte marchande anglo-hollandaise qui faisait relâche à Saint-Ogne, sur les côtes de Biscaye. Nesmond, n'ayant pas été prêt à temps, alla faire des prises dans la Manche. M. de Gennes arma aussi, à Rochefort, une escadre de quatre vaisseaux pour le Sénégal, où il reprit le fort de Gambie sur les Anglais.

En 1696, nombreux armements en course, partant de Rochefort, entre autres celui de M. Nesmond, qui fit des prises sur la flotte marchande d'Ostende ; de Renau, qui alla sur les côtes du golfe du Mexique, revint avec une escadre décimée par la maladie et dont les équipages trouvèrent, en outre, de sérieuses difficultés à se faire payer.

On eut beaucoup de mal à fournir au chevalier des Augiers des équipages pour l'expédition punitive qu'il mena contre les colonies anglo-hollandaises du golfe du Mexique. Bégon dut arrêter des matelots provençaux qui, venant de Brest, s'en retournaient chez eux par terre.

Le Moyne d'Iberville prépara aussi à Rochefort son expédition à Terre-Neuve, dont il conquist la partie anglaise au cœur de l'hiver, et à la baie d'Hudson, dont il reprit sur les Anglais le Fort-Bourbon dans des conditions terribles. Il eut, lui aussi, beaucoup de mal à recruter des marins, les quartiers alentour de Rochefort étant épuisés par les levées incessantes ; il ramena ses équipages décimés par le scorbut. En 1697, malgré la paix toute proche, se manifesta encore une intense activité corsaire. Une escadre de cinq vaisseaux fut armée à Rochefort pour les îles d'Amérique, sous le commandement de M. du Magnou.

Le roi fit aussi armer une escadre commandée par M. de la Galissionnière, qui, à cause de l'inquiétude où l'on fut cette année-là d'une descente ennemie, ne partit jamais.

Outre ces grands armements, les quartiers voisins de Rochefort fournissaient aussi à ceux des compagnies de Sénégal et de Guinée, à ceux de Cayenne et parfois, aussi, de la Compagnie des Indes.

## CHAPITRE II

### LA GARDE-CÔTE.

*En mer.* — Des bâtiments légers doivent sans cesse être en garde contre les petits corsaires ostendois, flessinguois et surtout biscayens, qui nuisent considérablement au commerce. D'autres bâtiments ont un rôle d'escorte et de surveillance. Ils sont fréquemment montés par des équipages de matelots novices ou invalides, et même, à leur défaut, par des soldats de marine ou des soldats gardiens du port. De véritables escadres, commandées par des soldats en renom, surtout Nesmond, sont envoyées en croisière dans des lieux de passage, avec mission de faire des prises (galions ou convois marchands).

*Sur terre.* — La garde-côte s'organise à chaque belle saison, sous le commandement d'un officier général : le maréchal d'Estrées de 1692 à 1695 ; le maréchal de Tourville en 1696 et 1697. Les soldats de marine sont alors formés en bataillons. Pour les batteries de la côte, on recrute non sans peine, car c'est aussi la saison des armements, des matelots et des canonniers. On y met aussi des paysans des milices pour les aider. Les matelots doivent également monter les chaloupes prévues en cas de débarquement. Les deux galères du chevalier de Roannès viennent tous les ans offrir leurs services. La seule alerte qu'il y eut, sur ces côtes, fut le bombardement de Saint-Martin de Ré, en juillet 1696.

## CHAPITRE III

## ASPECTS DE LA VIE A BORD.

A bord d'un vaisseau de guerre, les différents officiers marinières et les matelots ont des fonctions bien définies. Les soldats sont surtout prévus pour la mousqueterie et les abordages, auxquels les matelots participent aussi. L'installation du bord pour les hommes d'équipage, où bien portants et malades suspendent leurs hamacs dans un entrepont sombre et souvent nauséabond, est des plus rudimentaires. L'équipement vestimentaire des gens de mer de l'ancienne marine resta toujours très insuffisant et fut cause de nombre de maladies. Les officiers, dans l'ensemble, font montre envers leurs hommes d'un esprit patriarcal qui n'exclut pas la rudesse, avec ça et là, mais rarement, quelques manifestations de cruauté. La vie à bord est, d'ailleurs, difficile pour tous et un grand nombre d'hommes ainsi embarqués ne peut être contenu dans l'ordre sans une discipline sévère.

Le roi veille soigneusement, en principe, à la nourriture de ses équipages, dont tous les vivres doivent être d'une excellente qualité. En fait, la nourriture, confiée à un munitionnaire, occasionne bien des abus. Toutefois, il paraît qu'elle reste au moins acceptable. Légumes secs, fromages cuits, surtout de Hollande, morue, salaisons de bœuf ou de porc, gros vin rouge de Bordeaux en constituent l'ordinaire.

Les archives ne fournissent que très peu de renseignements sur la place ou l'influence qui pouvaient être celles des aumôniers à bord des vaisseaux. Depuis 1683, un détachement de la congrégation de Saint-Lazare (prêtres de la Mission), installé à Rochefort, devait former et, autant que possible, assurer des aumôniers pour les vaisseaux du roi.

Le châtement ordinaire prévu pour la désertion est la peine des galères. Le matelot ou le soldat qui s'en est rendu coupable est alors attaché à la chaîne de Bordeaux et attend son prochain départ pour Marseille. Il peut aussi être joint aux équipages des deux galères du chevalier de Roannés qui hivernent, depuis 1694, dans la rivière de Bordeaux. Il semble que l'on prenne un soin raisonnable des chiourmes.

## CHAPITRE IV

## LES PRISONNIERS.

Des conventions d'échange existent entre tous les pays belligérants. Le plus gros centre de prisonniers étrangers, surtout des Anglais et des Hollandais, se trouve au château de Dinan, où le commissaire de Gistine rapatrie les Anglais par Saint-Malo.

Les Français se plaignent beaucoup des geôles anglaises, surtout de celle de Plymouth ; les conditions horribles où sont détenus les prisonniers ne semblent pas une légende. Les barques d'échange partant de Kin-

sale (Irlande), de Portsmouth et surtout de Plymouth amènent à Saint-Malo, à intervalles à peu près réguliers, des contingents d'une moyenne de 300 hommes. Il y a des temps d'arrêt, dus, surtout, à la mauvaise humeur du gouvernement anglais contre la politique irlandaise de Louis XIV. Malgré les clauses de la capitulation de Limerick, les Irlandais que les Anglais prennent sur les vaisseaux du roi sont souvent pendus. Louis XIV usa de représailles dans le cas du capitaine Waghams, livré par les Hambourgeois aux Anglais : un pilote hambourgeois et un officier français protestants pris sur un vaisseau anglais furent envoyés aux galères.

A part cet unique exemple de rigueur, la politique de Louis XIV est libérale envers les prisonniers étrangers. Il y a des ordres stricts pour les traiter humainement et ces ordres sont généralement suivis.

Les États-Généraux de Hollande ont une attitude semblable à l'égard des prisonniers français. A part la malheureuse affaire de Delfzil (1696), où des matelots français furent inhumainement fusillés, les rapports, à ce point de vue, restèrent excellents entre les deux pays.

Il n'en va pas de même avec l'Espagne, qui, exaspérée par les prises que les corsaires français font dans le golfe du Mexique, se venge cruellement sur les Français de ces colonies qu'elle peut prendre et les envoie dans ses prisons d'Europe et même sur ses galères. Cette politique donne lieu à des négociations infinies. Louis XIV se résigne difficilement à la rigueur et ne garde, finalement, que les officiers et équipages des vaisseaux espagnols pris en Amérique. Ceux-ci sont souvent retenus à La Rochelle, à Brouage, dans l'île d'Oléron ou au Château-Trompette, près de Bordeaux.

## CHAPITRE V

### INSTITUTIONS SOCIALES, SANITAIRES ET CHARITABLES.

*Les invalides.* — Les invalides touchent, à leur gré, soit leur demi-solde leur vie durant, soit trois ans de demi-solde en une seule fois. Ils sont fréquemment employés à des travaux ou navigations appropriés à leurs forces.

*Les établissements hospitaliers et le personnel sanitaire.* — L'hôpital de Rochefort fonctionne depuis 1683 sous la direction de l'intendant. Des Filles de la Charité y font fonction d'infirmières. Ce sont les prêtres de la Mission qui en sont les aumôniers. Il est trop petit et Bégon se décharge, en cas d'urgence, sur celui de l'île d'Oléron, tenu aussi par des Filles de la Charité.

En 1695, à la demande de l'évêque de Luçon, trois sœurs sont aussi envoyées aux Sables-d'Olonne pour prendre soin des matelots malades.

M<sup>me</sup> Bégon passe, selon toute vraisemblance, pour la fondatrice de l'hospice des orphelines de la Marine de Rochefort (1693). Son mari l'aida activement et y intéressa le roi. Cette institution originale et très popu-



laire, qui abritait une trentaine d'orphelines et une douzaine de veuves de marins ou soldats de marine, s'est maintenue sans interruption jusqu'à nos jours. Elle est, depuis son origine, desservie par des Filles de la Charité.

Nous savons très peu de choses sur le *service de santé*, si ce n'est que les chirurgiens sont nombreux (mais quelle valeur ont-ils?), que des rafraîchissements, ou viandes et légumes frais, sont toujours prévus pour les malades à bord des vaisseaux du roi, et que les médicaments qu'on leur fournit sont à base de produits déconcertants.

---

#### BIBLIOGRAPHIE

#### PIÈCES JUSTIFICATIVES

#### CARTES ET PLANS

---

